



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

La Honorable Cámara de Diputados y Senado de la Nación argentina sancionan con fuerza de ley:

ARTÍCULO 1°— Con el objetivo de garantizar la seguridad de los choferes del transporte colectivo de pasajeros, se establece en todo el territorio nacional la instalación obligatoria en cada unidad funcional (vehículo colectivo) de una cabina de blindaje, aislante, que proteja al chofer y lo separe de cualquier contacto físico directo con los pasajeros, y cámaras de seguridad.

ARTÍCULO 2°— Se establece la obligatoriedad de garantizar personal de seguridad a cargo de las empresas y bajo convenio UTA en los diagramas nocturnos de todas las líneas de transporte colectivo de pasajeros.

ARTÍCULO 3°— El costo de la instalación de las cabinas de blindaje, cámaras de seguridad y de contratación de personal de seguridad, queda a cargo de las empresas titulares en cada línea respectiva y queda expresamente prohibido el traslado de su costo económico a las tarifas que abonan los usuarios.

ARTÍCULO 4°— Los recorridos de todas las líneas a lo largo del territorio nacional deben contar con luminaria adecuada, sin excepción, a lo largo de todos sus tramos. Es responsabilidad del Poder Ejecutivo Nacional, en coordinación con los Ejecutivos locales correspondientes, garantizar el cumplimiento de esta disposición en un plazo no mayor a 30 días hábiles desde que se aprueba la presente ley.

ARTÍCULO 5°— En cada línea de colectivos se constituirá un Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL), que tendrá como objeto el ejercicio del control activo por parte de los trabajadores sobre la prevención de accidentes durante la jornada del trabajo y la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en el ámbito de su desempeño laboral.

ARTÍCULO 6°— El CCOSL se integrará con representantes electos en asamblea o por el voto secreto de todos los trabajadores de cada línea de colectivos, en una proporción de un delegado cada 20 (veinte) trabajadores.

En el Comité estarán representados todas las diferentes secciones y turnos de trabajo existentes en cada línea, en las proporciones establecidas en el párrafo anterior.

También podrán integrar el CCOSL los usuarios que puedan demostrar a través de su tarjeta SUBE ser frecuentes pasajeros de cada línea, en una proporción que no supere al 30% de los delegados choferes electos.

ARTÍCULO 7°— Entre las funciones inmediatas del CCOSL se hayan el seguimiento y monitoreo de los artículos 1°, 2° y 3° de la presente ley, a fin de garantizar su efectivo cumplimiento.

Las empresas de cada línea y los Poderes Ejecutivos nacionales y locales deberán responder ante toda solicitud que eleve el CCOSL en virtud de que se garanticen las disposiciones de la presente ley.

La CCOSL tiene la potestad de interrumpir una línea o un coche que se encuentre en situación riesgosa para los trabajadores y usuarios (derecho a veto).

La actuación del Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL) no relevará al empleador, a las aseguradoras de riesgos del trabajo que este hubiera contratado, ni a la autoridad de aplicación, de sus obligaciones indelegables de prevención y protección de la salud y seguridad laboral.

ARTÍCULO 8°— De forma.

Vanina Biasi



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Volvemos a impulsar este proyecto de ley, que nuestra banca con la entonces diputada Romina Del Plá elaboró y presentó en el año 2018 (Expte: 2113-D-2018), que fue reproducido en el año 2020 (Expte: 5204-D-2020), pero los bloques mayoritarios de esta Cámara han dejado que pierda estado parlamentario sin haber tenido tratamiento. No obstante, la problemática diaria que sufren los choferes de colectivos se agravó –lejos de haber tenido algún tipo de solución. El asesinato en el año 2023 del chofer Daniel Barrientos, otra vez de la línea 620, junto con la del año 2020 de un chofer de la línea bonaerense 218, da cuenta penosamente de esta situación –como en el 2018 fue el caso de Leandro Alcaraz.

Reproducimos a continuación los fundamentos originales que motivaron la presentación del proyecto en 2018, a partir del asesinato de Alcaraz, y que refieren a la enorme lucha de los trabajadores choferes, contra todos los obstáculos: la patronal, la burocracia sindical, los gobiernos. Los reclamos y la necesidad de que los trabajadores se organicen de manera independiente por estas demandas siguen vigentes.

Fundamentos del Expte. 2113-D-2018:

La muerte del chofer Leandro Miguel Alcaraz a media tarde del domingo 15 de abril, a quien mataron mientras conducía un colectivo de la línea 620, es el caso más agravado de descomposición social en la agresión a los colectiveros.

Ya constituye una práctica que, ante la ausencia de manejo de plata por parte de los choferes, se asaltara al pasajero y ante el intento de alerta o resistencia del chofer lo agredieran o en una señal mafiosa le cortaran un dedo.

La resolución a este gravísimo problema no es fácil. La respuesta es casi siempre la misma, paran los compañeros del chofer en la línea afectada y la UTA –que no cumple ninguna función sindical de defensa de los trabajadores: acepta paritarias a la baja, trabajo en negro, el desmantelamiento de líneas enteras- interviene para tratar de limitar el paro a solo esa línea. Luego, la dirección local de la UTA recurre a una fatigosa reunión con la departamental de policía del lugar del hecho, donde se labra un acta infame que todos los firmantes saben que no se va a cumplir. Allí se establece un cronograma de control de patrulleros en los llamados lugares “rojos” que dura unos días hasta que este se abandona sin pena ni gloria.

No obstante, la burocrática conducción sindical, el paro de los choferes de La Matanza fue masivo y se extendió a todo el oeste del conurbano. Expresa una bronca generalizada de los choferes ante una situación insoportable con las que deben lidiar cotidianamente, y una tendencia a la rebelión de las bases contra Roberto Fernández, el Secretario General de la UTA.

Hay un reclamo justo y generalizado entre los choferes de todo el país. Hasta ahora, nada se hecho por la seguridad de los choferes. Se mantiene la desprotección física del conductor, los diagramas arbitrarios de horarios nocturnos, la ausencia de vigilancia en las zonas peligrosas. Cuando se produce una tragedia como la que acaba de suceder con la muerte de Alcaraz, todo lo que se hace es una denuncia policial y subsiguiente parodia de reforzamiento de vigilancia por algunos días que redundan en que todo sigue igual.

La violencia reiterada contra los choferes es la gota que rebalsa el vaso de un deterioro general de las condiciones de trabajo y el nivel de vida. Un convenio a la baja de 15% en cuotas, que lleva a una pérdida acumulada de más de 20% del poder adquisitivo; despidos arbitrarios y sanciones generalizadas; pago en negro; diagramas incumplibles. Una situación que ha llevado a luchas fuertes en el último período, como el gran paro con movilizaciones del Expreso Lomas, los paros en la 114, 160, 514, por falta de pago. Y antes la gran huelga cordobesa y la movilización de los Autoconvocados.

No se puede parar la descomposición social, el avance imparable del paco, sin cambios profundos que impliquen un pueblo movilizado y organizado contra la raíz social de esta descomposición capitalista donde la delincuencia es un sub producto social. Sin embargo, hay medidas para proteger a los trabajadores del transporte público, a las que apuntamos con el presente proyecto de ley.

Una gran huelga del sindicato de los taxis uruguayos logró la imposición de cabinas que aíslan al pasajero del conductor, esto disminuyó en un 80% los robos y las agresiones a los choferes. La instalación de cabinas aislantes en los colectivos solo es un problema de costos empresarios que puede resolver en parte la seguridad del conductor. La existencia de la tarjeta SUBE, y los micrófonos hacen posible la comunicación con el chofer y la defensa de su propia seguridad del trabajador. Esto ya se aplica en Estados Unidos y acá en bancos, farmacias, hasta para el expendio de entradas de cine.

Este proyecto de ley se inspira en estas experiencias de otros países, pero plantea para su cumplimiento y monitoreo la creación de un Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL) conformado por delegados choferes electos por sus compañeros y una representación de usuarios, con plenas facultades para que las patronales y el poder ejecutivo nacional y/o locales, respondan ante ellos.

Es un viejo reclamo de los choferes de colectivos la garantía de seguridad en los diagramas nocturnos, que se puede realizar con personal de seguridad de la propia empresa y que no se cumple tampoco por costos empresarios, abandonando no solo al chofer, sino también al usuario para el regreso a su hogar en lugares peligrosos.

Manifestamos toda nuestra solidaridad con los familiares y compañeros de Leandro Miguel Alcaraz y apoyamos firmemente la lucha de los choferes de la zona oeste. Este proyecto de ley pretende ser una contribución a la pelea que están librando en defensa de sus derechos más elementales: la protección y seguridad laboral.

Por estos motivos, solicitamos a los diputados y diputadas nacionales, el acompañamiento del presente proyecto de ley.